

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Kari-Anne Rørstad**

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
	Planutvalget - Ørland kommune	

Kommunedelplan for gang, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland

Vedlegg:

- 1 Kommunedelplan for gang, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland datert 01.06.15
- 2 PLANKART 01.06.15
- 3 Møtereferat - innspill fra FAU
- 4 Uttalelse - oppstart - kommunedelplan for gang- sykkel- og turveger
- 5 Varsel om oppstart - forslag til planprogram
- 6 Uttalelse til varsel om oppstart - kommunedelplan for gang- og sykkelveger
- 7 Særutskrift Planprogram - Kommunedelplan for gang/sykkel og opplevelsesveier i Ørland
- 8 Planprogram - Kommunedelplan for gang/sykkel og opplevelsesveier Ørland - revidert 10.04.14

PLANKART ER OGSÅ VEDLAGT I DROPBOKS SOM JPG FIL I BEDRE LESBARHET

Vedlegg som ikke følger saken:

1. Trafikksikkerhetsplan for Ørland 2011 - 2015

Sakens bakgrunn og innhold

I planutvalgsmøte 11.09.14 ble det besluttet at Ørland kommune skulle utarbeide en kommunedelplan for gang/sykkel- og opplevelsesveger. Planprogram for arbeidet ble vedtatt i planutvalgsmøte 23.04.15 etter 6 ukers høring. Planprogrammet følger vedlagt.

Delplanen er i tråd med visjoner og satsningsområder i kommunens samfunnsdel og er samtidig i tråd med regionale og statlige mål om satsing på folkehelse, herunder økt tilrettelegging for miljøvennlig transport.

I arbeidet med kommunedelplanen er det lagt vekt på samråd med statlige og regionale myndigheter gjennom arbeidsmøter og direkte dialog om løsninger. Det har også vært avholdt en rekke møter med bl.a. FAU, grunneierlag og de aller fleste enkeltgrunneiere som berøres av traseer som ikke går langs hovedveg. Ungdomsrådet har blitt invitert, og har valgt å avvente sine innspill til høringsrunden. Møtereferat fra møtet med FAU følger vedlagt.

En av hovedmålsettingene i planarbeidet har vært å sikre utbygging der potensialet for bruk er størst for å bidra til å få flere til å velge sykkel framfor bil. Det er derfor en tydelig prioritering av strekninger mellom større befolkningskonsentrasjoner der det også er forventet større fremtidig vekst.

En annen og viktig målsetting har vært å se på muligheten for å søke traséer som kombinerer trafikksikre forbindelser mellom tettsteder med muligheten for opplevelser. På denne måten oppnår man flere ting med samme investering: Trafikksikkerhet, transport og opplevelser. Slike løsninger vil der de erstatter gang/sykkelveg langs hovedveg, også spare mye dyrka mark.

På noen av de valgte traséene vil man finne interessante kulturminner, historiske steder og flere attraktive naturområder der man kan gi samtidig formidling gjennom informasjonstavler og annen tilrettelegging. Slik tilrettelegging vil også kunne gjøre Ørland ytterligere attraktiv som sykkeldestinasjon og øke sykkelturen som er på full fart framover.

En har også sett på muligheten for å finne snarveger som gir raskere forbindelser og samtidig reduserer investeringsbehov. Snarveger vil gi samtidig trafikksikkerhetsgevinst og sparer ofte dyrka jord. Som eksempel her kan nevnes snarvegen inn mot Skankegrenda og snarveg Uthaug - Opphaug.

I forbindelse med kunngjøring av oppstart og høring av planprogram har kommunen mottatt råd fra statlige og regionale myndigheter. Disse følger vedlagt, men noen nevnes i det følgende:

Sør-Trøndelag fylkeskommune: Minner særskilt om at aksene Brekstad – Botngård bør være en del av planarbeidet. Viktig med vektning av rutene. Skill mellom jobb/skolesyklingsruter og opplevelseshet. ulikt krav til vedlikehold. Tilrettelegging for økt aktivitet er et svært godt folkehelsearbeid og vil være trivselskappende for et lokalsamfunn i vekst

Statens vegvesen: Se på eksisterende snarveg nett, driftsveger etc. for å vurdere opprusting av disse som del av turvegnettet. Hoved traséer for sykkel og gange bør legges langs strekningene hvor hovedvegene fører inn til Brekstad, mens traséer hvor folk skal gå på tur eller til/fra skolen kan ligge mer perifert. Differensier de ulike typer gang/sykkel/turveger, særlig med tanke på drift, vedlikehold og økonomisk ansvar for gjennomføring.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag:

Viktig og riktig satsing. Trafikksikkerhet og tilrettelegging for fysisk aktivitet er to av de mest sentrale tema innen folkehelsearbeidet.

Viktig å minimere omdisponering av dyrkajord i størst mulig grad. Trasévalg må vurderes i forhold til mulige driftsmessige utfordringer både mht. arrondering og adkomst til produksjonsarealene. Utform bestemmelser som sikrer at matjord blir bruk til jordbruksformål i nærområdet.

Et sammenhengende gang/sykkelvegnett er en viktig del av kommunens satsing på tilrettelegging og tilgjengelighet til opplevelser i kommunen. Prioriter strekninger ut av støysonen, der turvegnett går inn i støysonen må det skiltes med fare for hørselskade.

Kommunens trafikksikkerhetsplan har vært brukt i arbeidet, men man har valgt å unngå «smørbrøddlisten» som en trafikksikkerhetsplan ofte vil være og heller være bevisst på de strekninger man mener er viktigst og realistiske.

Folkehelsevurdering

Utarbeidelse av en langsiktig plan for utbygging av et gang/sykkelvegnett vil gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å velge gå/sykling framfor bil. Dette vil gjelde alle aldersgrupper. Trafikksikkerhet og tilrettelegging for fysisk aktivitet er to av de mest sentrale tema innen folkehelsearbeidet. Planen vil også være en viktig oppfølging av kommunens plan for folkehelse.

Administrasjonens vurdering

Kommunedelplan for gang, sykkel- og opplevelsesveier er en direkte følge av kommuneplanens samfunnsdel (2014-2026) og flere av strategiene som er vedtatt for å nå kommunens mål om 35 % befolkningsvekst. Den bidrar til å gjøre Ørland til et mer attraktivt bosted for en befolkning i vekst, den bedrer folkehelsen til Ørland kommunes befolkning, den sørger for at Ørland kommune utvikles til en mer miljøvennlig kommune og den kan bidra til næringsutvikling gjennom å være et tilbud til reiselivsnæringen og øke verdien til Ørland som turistdestinasjon.

Delplanen har flere virkemidler for å lykkes med å nå målene med planen. Den definerer og tilrettelegger for et sammenhengende sykkelvegnett mellom viktige knutepunkt i kommunen. Den søker å legge opp til flere traseer som gir en kombinasjon av opplevelse og trafikksikkerhet vekk fra biltrafikk og forurensning med særskilt vekt på strekninger som samtidig fungerer som snarveier. Den søker traseer der deler av strekningen tar i bruk eksisterende drifts- og kjøreveier for å redusere investeringskostnadene og dermed sikre raskere tilrettelegging.

Prosessen har hatt en tett tempoplan, fra oppstart som ble vedtatt av planutvalget 11.09.2014 til planprogram som ble vedtatt 23.04.2015 og frem til endelig plan nå legges frem til førstegangsbehandling 11.06.2015. Samtidig har planen hatt stort fokus på medvirkning, det har vært gjennomført befarings- og systematisk registrering basert på lokal kunnskap.

De fleste innspill er tatt til følge, og man vil ha videre dialog med både grunneiere og regionale, statlige aktører i det videre planarbeidet.

Kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner har vært brukt for å stipulere fremtidig befolkningstetthet. Det er knyttet usikkerhet til når tettstedene vil nå disse befolkningstallene.

En viktig del av planen har vært å gjøre en prioritering av traseene. Kommunens egne prioriteringer bør være et viktig signal overfor aktører som skal finansiere eller medfinansiere utbygging. Prioritering kan være noe krevende all den tid finansieringskildene kan være ulike. Dette er omtalt i plandokumentet.

Det er ikke foretatt kostnadsberegninger av de ulike strekningene. Dette ville blitt et for omfattende og usikkert arbeid, særskilt for strekninger langs hovedvegnettet – da man gjennom reguleringsplanene må ta stilling til de konkrete løsninger (gang/sykkelveg, fortau, side av veg, grunnforhold etc.)

Rådmannens innstilling

Planutvalget finner – med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-4 å legge kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger med tilhørende planbeskrivelse og konsekvensvurdering ut til offentlig ettersyn.